

# 移動実態等に関する調査結果

〔 保育園等送迎の保護者、タクシードライバー、  
日本版ライドシェアドライバー 〕

令和 6 年 1 2 月  
内閣府規制改革推進室

# 調査概要

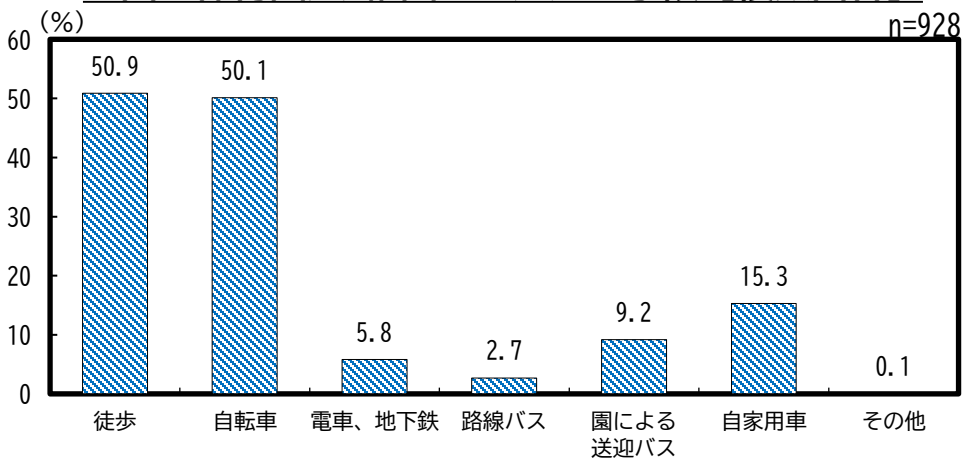
保育園/幼稚園の送迎者の移動の実態や、タクシードライバー、日本版ライドシェアドライバーの業務実態等を把握するため、内閣府において調査を実施。

	対象地域	有効回答数	調査期間	調査方法
1 保育園等送迎の 保護者	東京23区	928件	令和6年12月5日(木) ～12月7日(土)	インターネットによる モニターアンケート 調査を民間調査会 社に委託
2 タクシー ドライバー	全国 ※民間調査会社のモニターが 存在する都道府県のみ	800件	令和6年12月5日(木) ～12月12日(木)	
3 日本版 ライドシェア ドライバー	東京、大阪、京都	120件	令和6年12月3日(火) ～12月16日(月)	事業者からメール等 にて案内し、各回答 者がwebアンケートに 回答

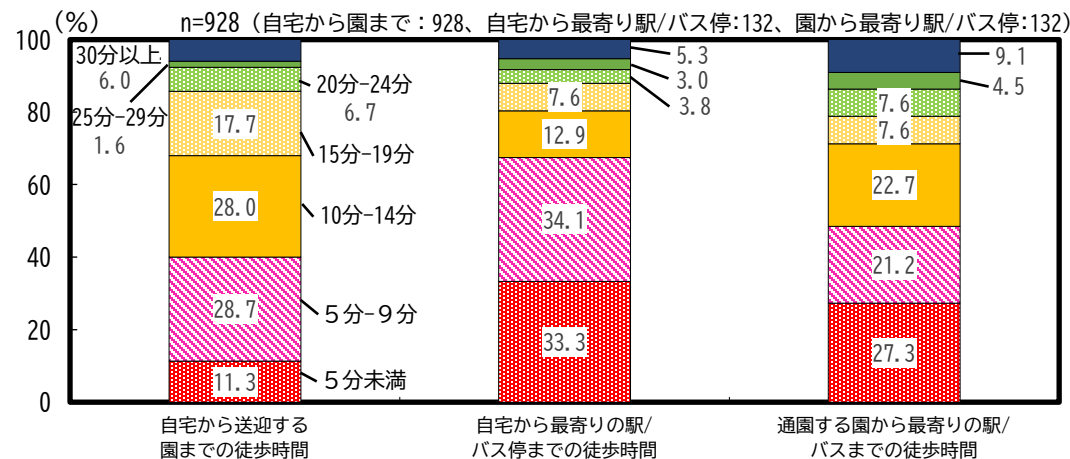
# 1. 保育園等送迎の保護者

➤ 保育園等への送迎手段は、徒歩・自転車と回答した者がそれぞれ約5割（1図）。うち、直近3ヶ月間で送迎中に危険を感じた割合は約6割（2図）。

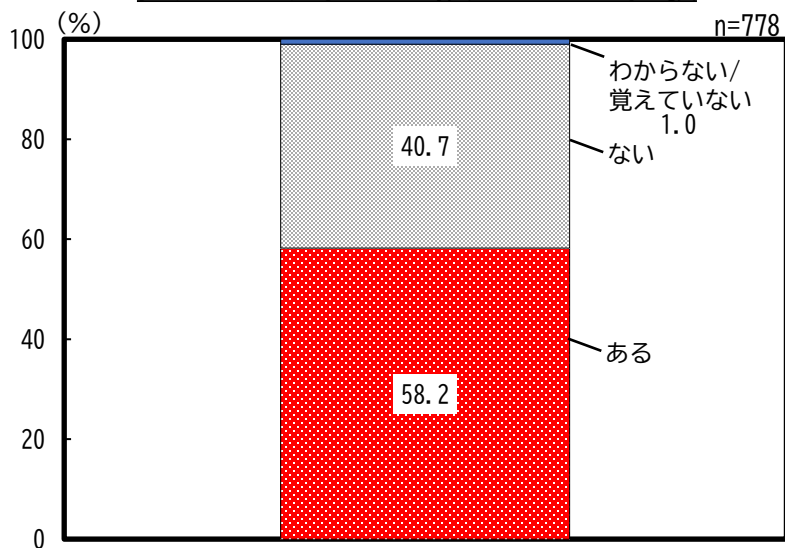
### 1図 保育園/幼稚園への送迎の手段【複数回答】



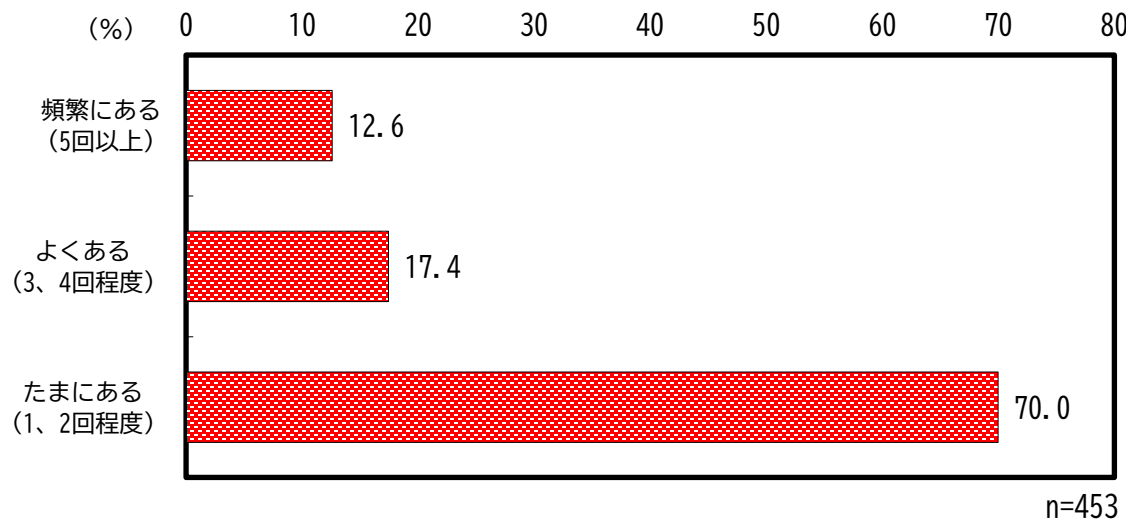
### 2図 園/駅・バス停までの徒歩時間



### 3図 徒歩、自転車での移動者の直近3ヶ月間で危険を感じた経験

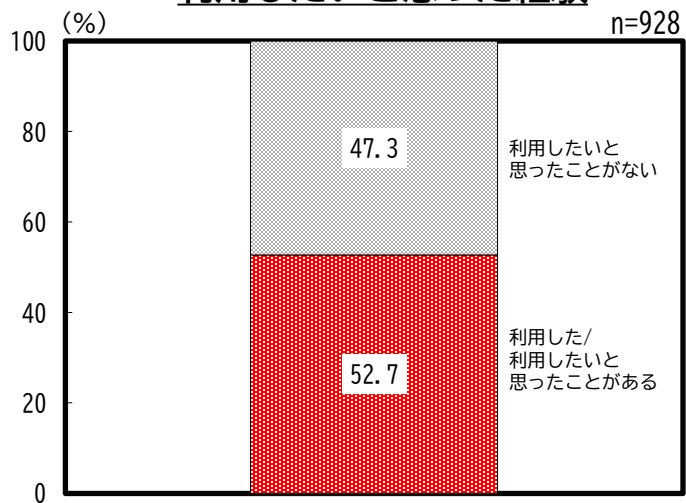


### 4図 徒歩、自転車での移動者の直近3ヶ月間で危険を感じた頻度

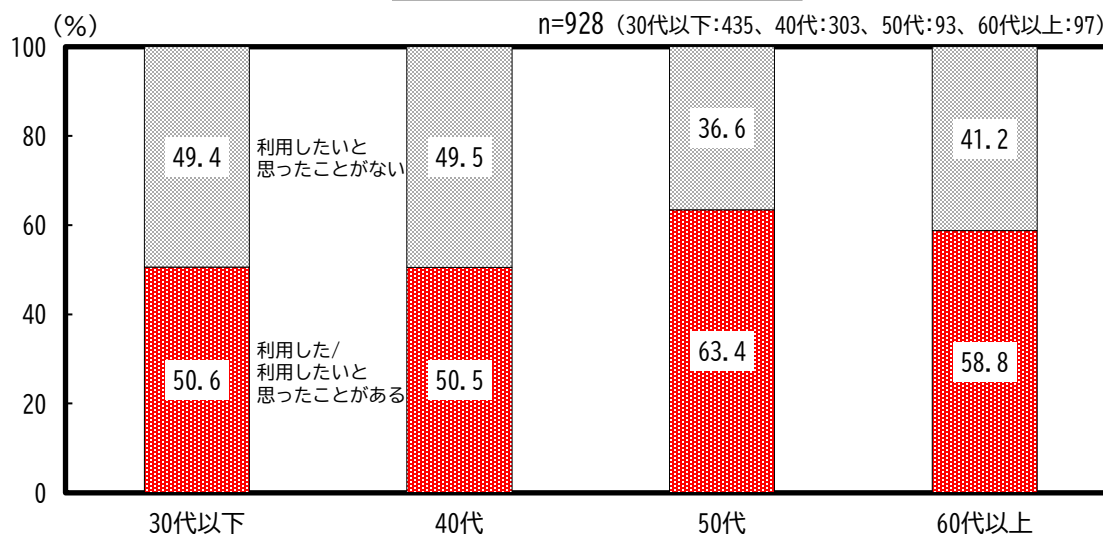


- 送迎時にタクシーを利用した又は利用したいと思ったことがある者は約5割（1図）。
- 利用したい時は、天候が悪い時が約8割で最も多く、次いで急いでいるとき、体調が優れないときの順（2図）。

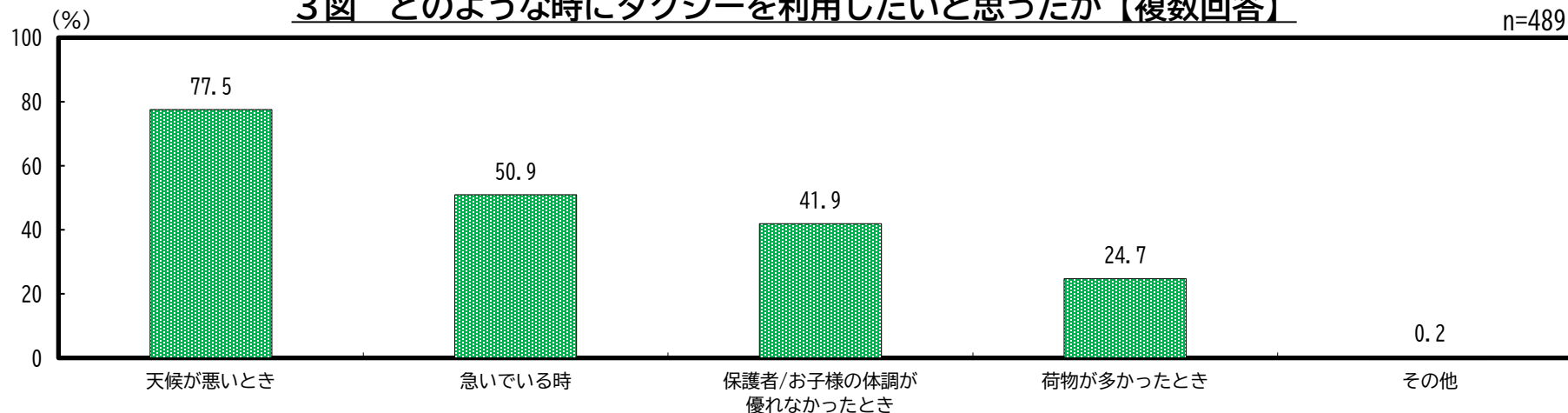
### 1図 タクシーを利用した/ 利用したいと思った経験



### 2図 (年齢別) タクシーを利用した/ 利用したいと思った経験

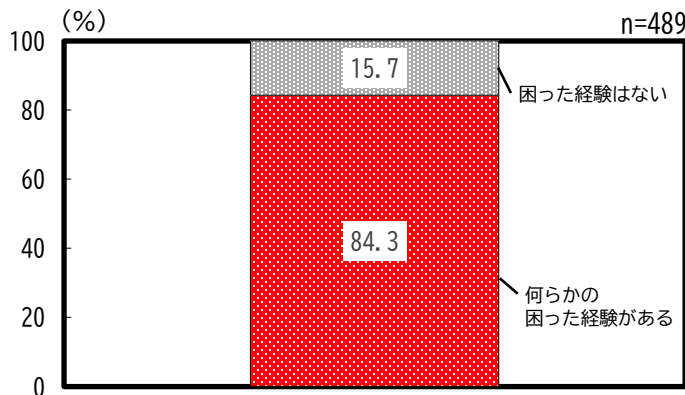


### 3図 どのような時にタクシーを利用したいと思ったか【複数回答】

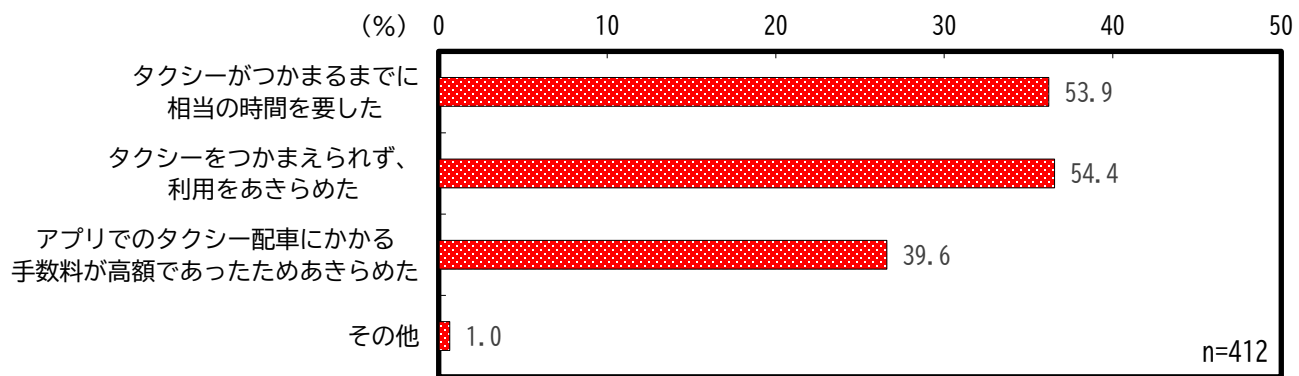


- タクシー手配時に困った経験のある者は85%程度（1図）。内訳をみると、時間を要したとタクシーを捕まえられず利用を諦めたが55%程度と同程度（2図）。
- タクシー手配に困った頻度は、約8割は直近3ヶ月に1回以上あると回答（3図）。また、困った際に実際に手配にかかった時間と理想の時間には大きな差異が存在（4図）。

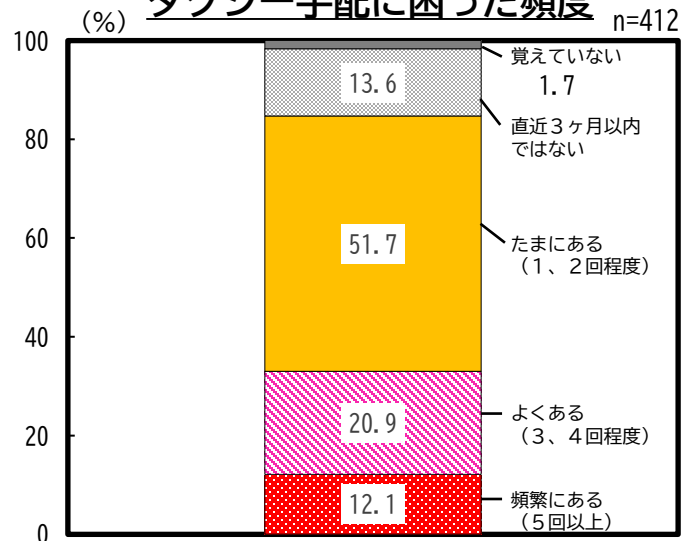
### 1図 タクシー手配に困った経験



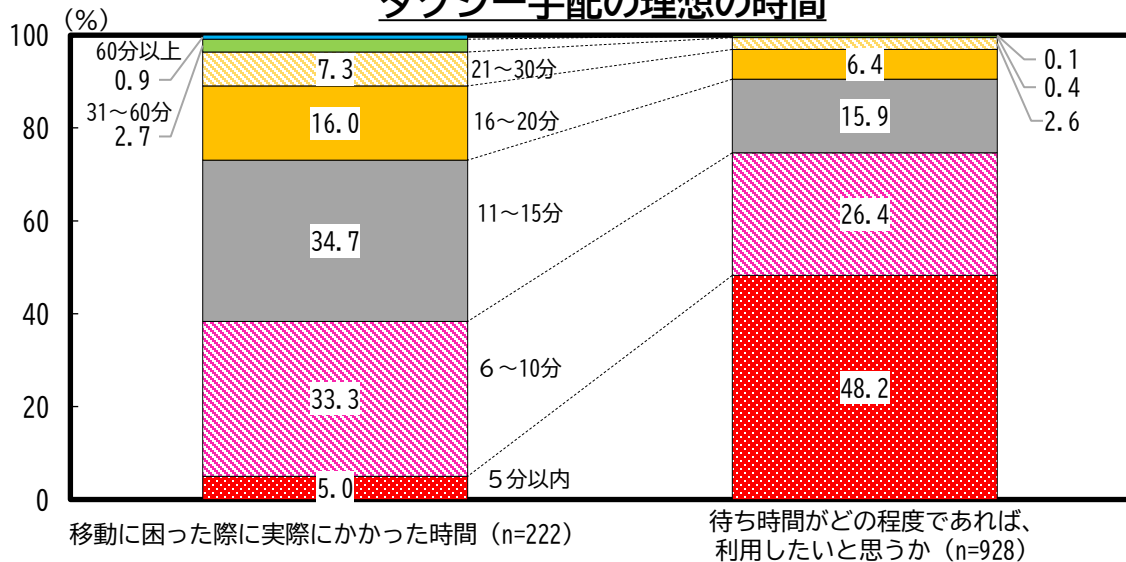
### 2図 タクシー手配に困った経験



### 3図 直近3ヶ月間のタクシー手配に困った頻度

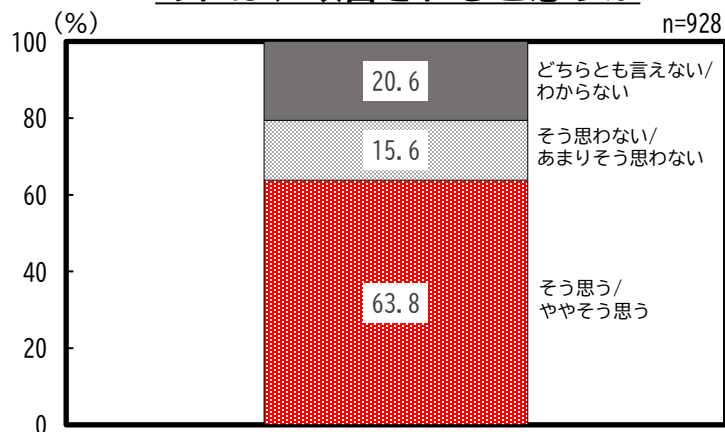


### 4図 タクシー手配に困った際にかかった時間/タクシー手配の理想の時間

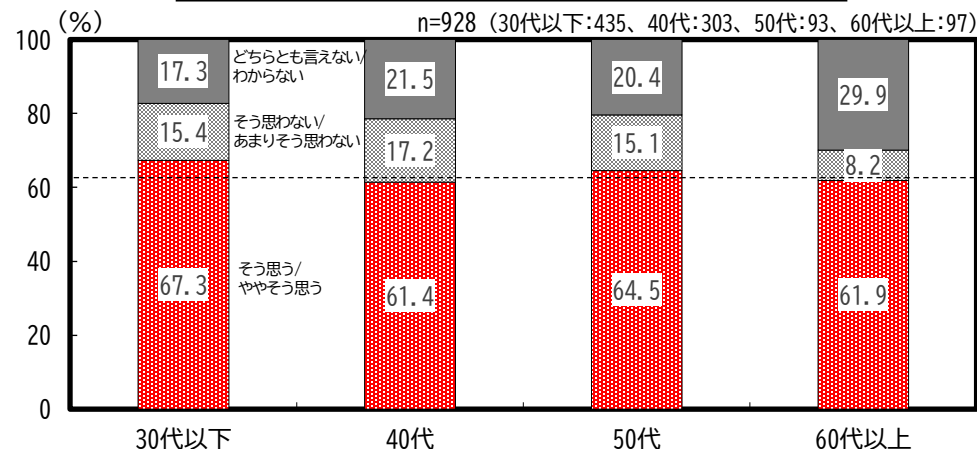


➤ スマホで簡単に手配できるサービスがあれば、移動の不足が改善されると思うかについては、約6割が改善されると思うと回答（1図）。

1図 スマホで簡単に手配ができるサービスがあれば、改善されると思うか



2図 スマホで簡単に手配ができるサービスがあれば、改善されると思うか（年代別）



## 移動の不足に関する自由回答（抜粋）



大通りまで出ないと流しのタクシーは拾えないが、迎車が高すぎて利用できず、体調不良や雨の時に途方に暮れる。



空車のタクシーがなかなか来ず、さがすために歩き回った。結局捕まらず地下鉄を利用した。



朝の通勤時などにはタクシーがなかなか配車できなかったり、配車できても時間がかかったりすることがよくある。



天候が悪い時自転車や自家用車ではいけず、タクシーも出払っていてしょうがなく歩いていった。子供もかなりの体重なのと荷物もあり、また足元も雪なので相当時間と労力がかかった



悪天候時にタクシーをアプリから手配したが手配にならず結局大雨が通り過ぎるまで雨宿りせざるを得なかった。悪天候のときに受給調整して利用ができるようにしてくれるとありがたい。



- ・悪天候時にタクシーが手配できない、呼ぼうとしたが全く来なかった、
- ・雨の中で移動するのが大変、住宅地にはタクシーが走っていない など。

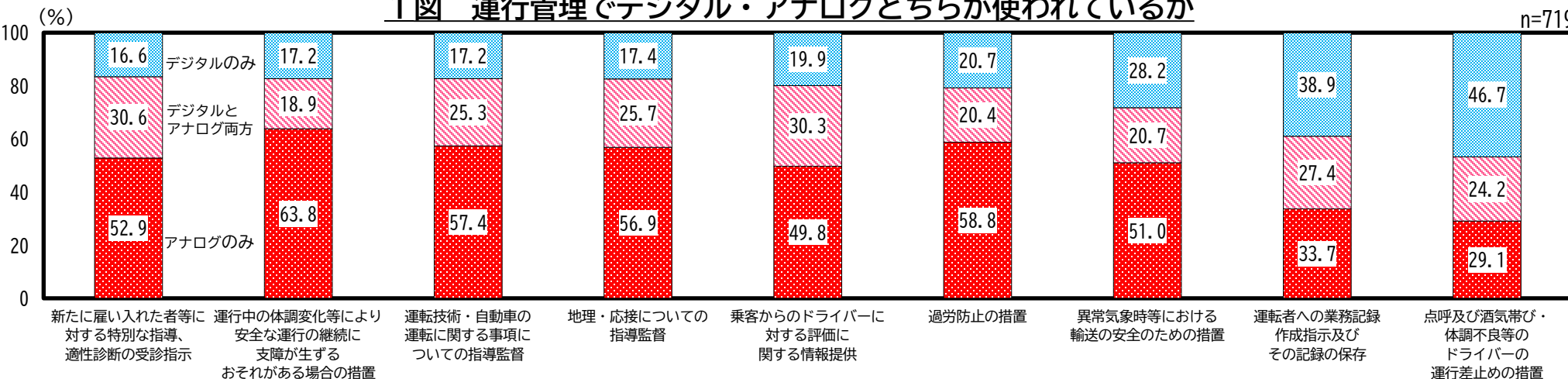
## 2. タクシードライバー



- 運行管理におけるデジタル化の状況は、項目ごとに区々だが、アナログのみとの回答が5割を超える項目多数（1図）。
- アナログで行っている運行管理を、デジタルに代替できると思う人は約4割で（2図）、年齢が若いほどその傾向（3図）。

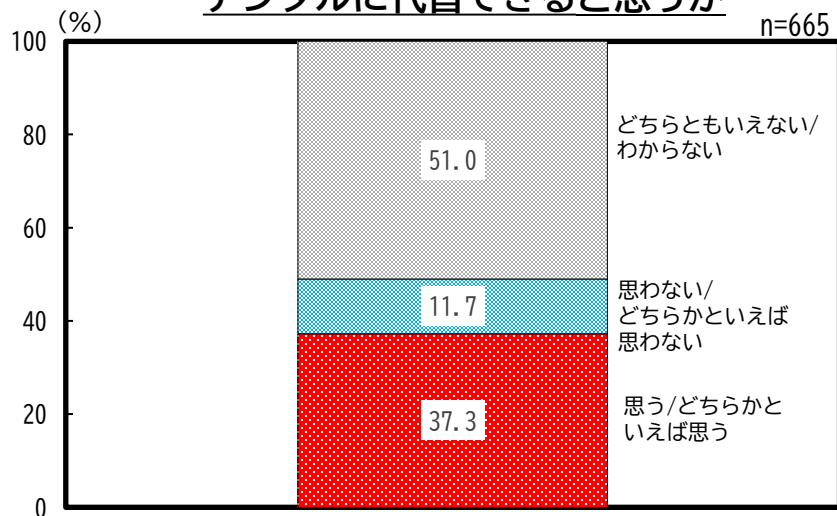
### 1図 運行管理でデジタル・アナログどちらが使われているか

n=719



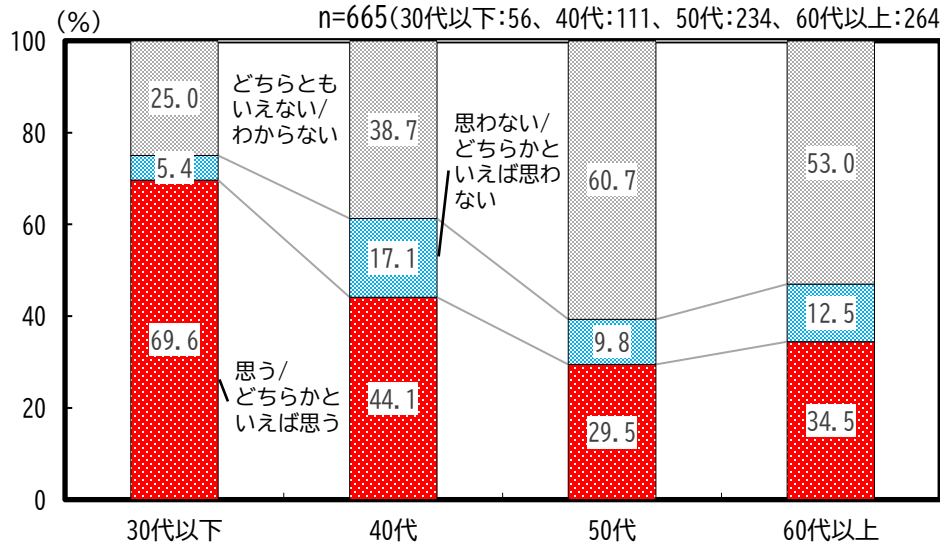
### 2図 運行管理のアナログをデジタルに代替できると思うか

n=665



### 3図 運行管理のアナログをデジタルに代替できると思うか(年代別)

n=665(30代以下:56、40代:111、50代:234、60代以上:264)

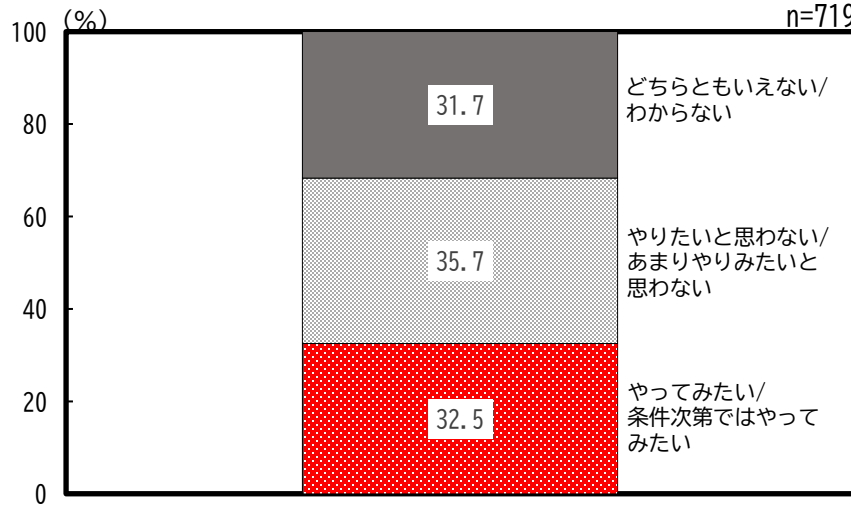


# ライドシェアドライバーとして働くことへの希望

- ライドシェアドライバーをやってみたいと回答した者は約3割で（1図）、年齢が若いほどその傾向（2図）。
- やってみたい理由は、収入を得るための約7割で最も高い（3図）。契約形態としては、雇用契約で働きたいと回答した者は約6割、業務委託で働きたいと回答した者は約2割（4図）。

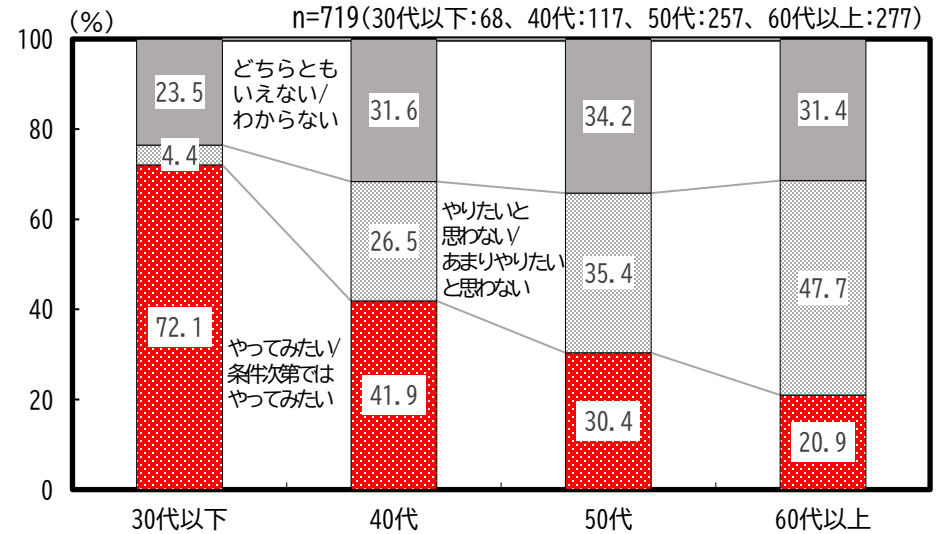
1図 ライドシェア※ドライバーをやってみたいと思うか

※需要量に応じて運賃変動、柔軟な働き方が可能なライドシェア



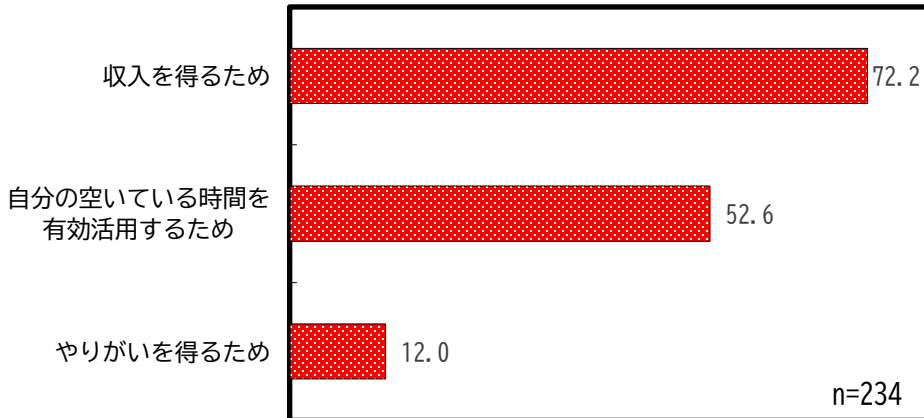
2図 ライドシェア※ドライバーをやってみたいと思うか

※需要量に応じて運賃変動、柔軟な働き方が可能なライドシェア



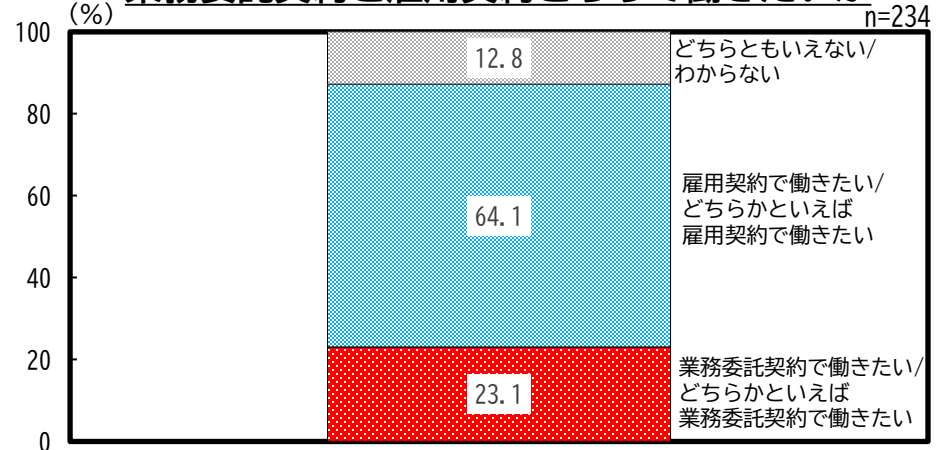
3図 ライドシェア※ドライバーをやってみたい理由

(%) 0 10 20 30 40 50 60 70 80



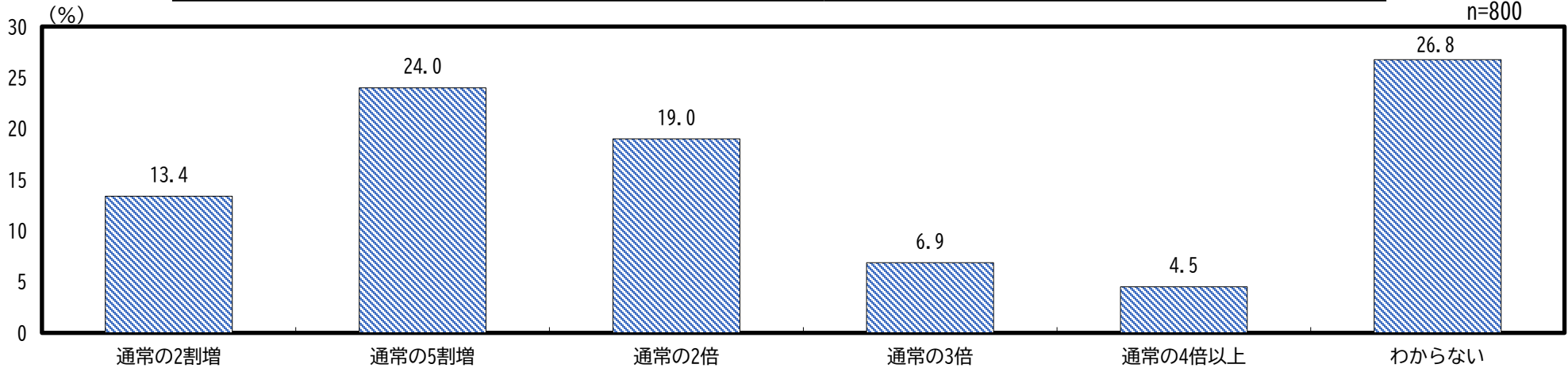
4図 ライドシェアドライバーとして働く場合、業務委託契約と雇用契約どちらで働きたいか

n=234

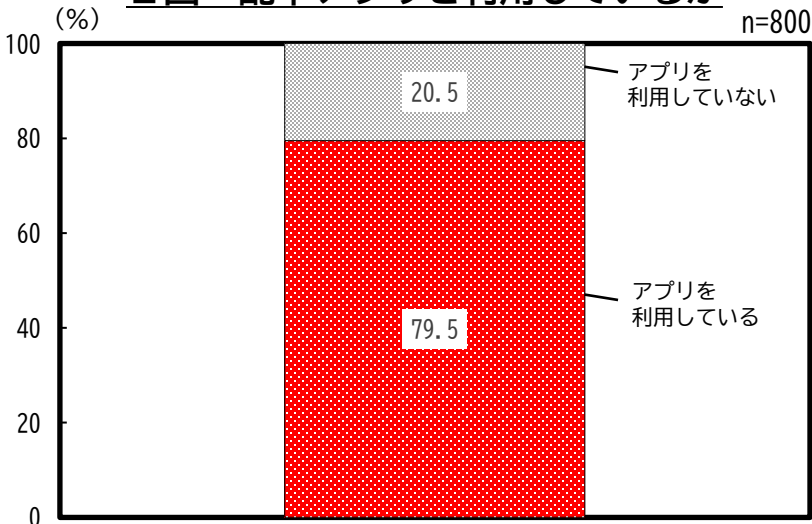


- 休日に需要が高まった際に稼働する場合、通常の5割増なら勤務したいと思うと回答した者が約25%だった（1図）。
- 配車アプリを利用していると回答した者は約8割で（2図）、乗客の2割以上～4割未満と答えた者が最も多かった（3図）。

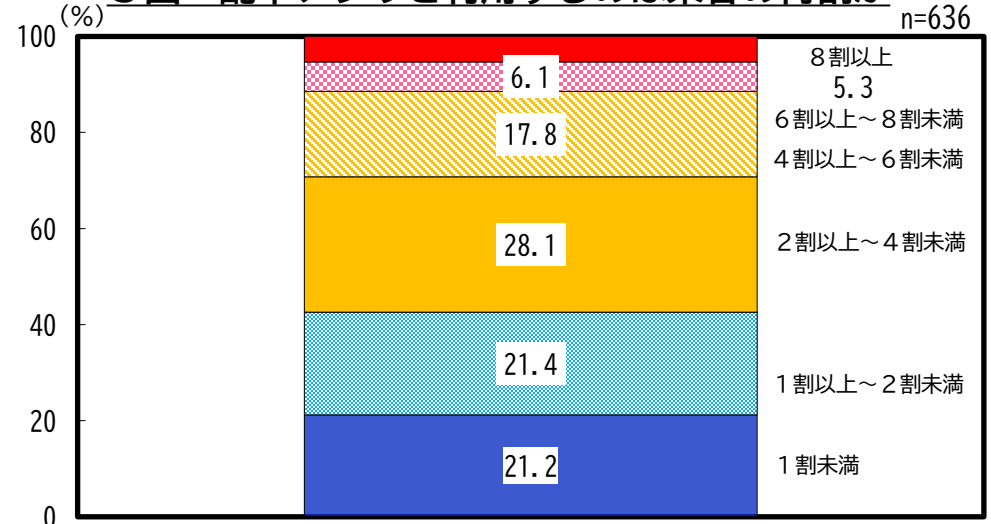
1図 休日に需要が高まった際に稼働する場合、通常の収入の何倍なら勤務したいと思うか



2図 配車アプリを利用しているか

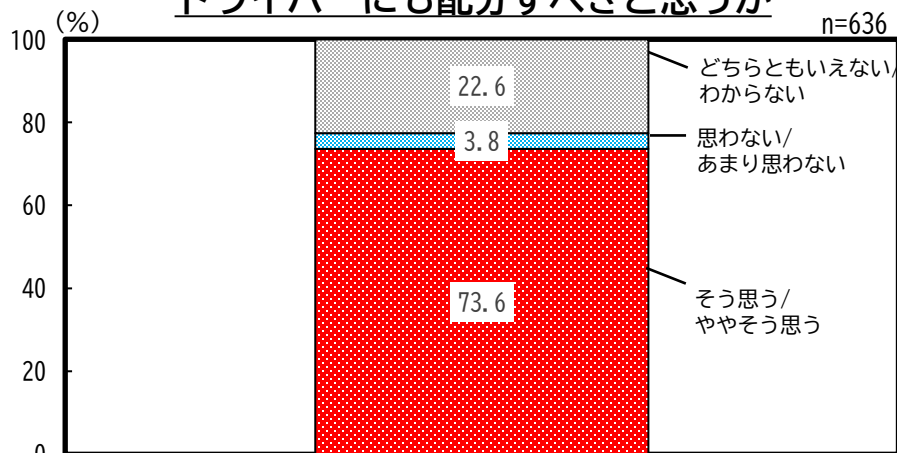


3図 配車アプリを利用するのは乗客の何割か

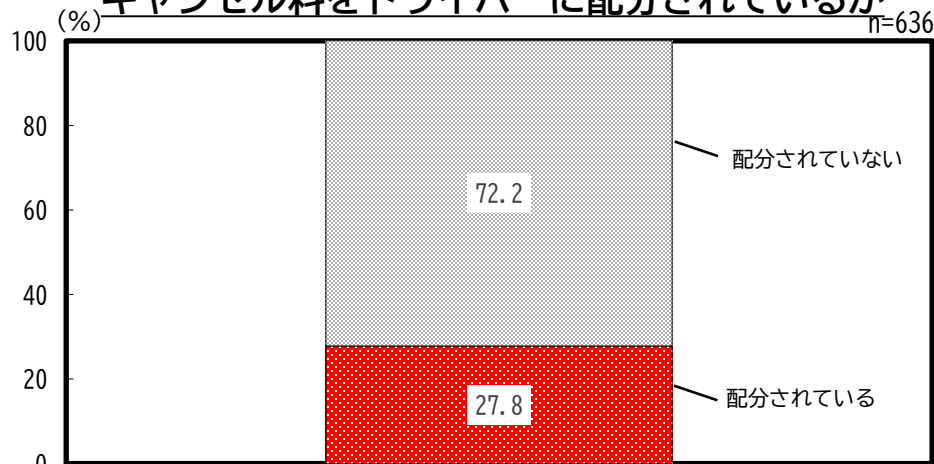


- 配車アプリの優先配車手数料等をドライバーにも配分すべきと答えた者は約7割（1図）。
- 配車アプリのキャンセル料については、7割が配分されていないが（2図）、配分されている場合は、適切だと思う者が約6割だった（3図）。
- 白タクの取締りについては、約7割が不十分だと思うと回答した（4図）。

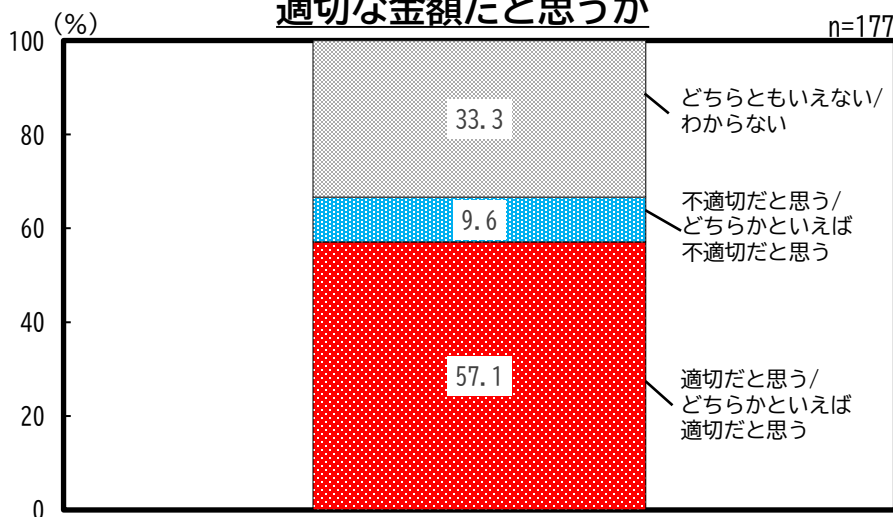
1図 アプリの優先配車手数料等はドライバーにも配分すべきと思うか



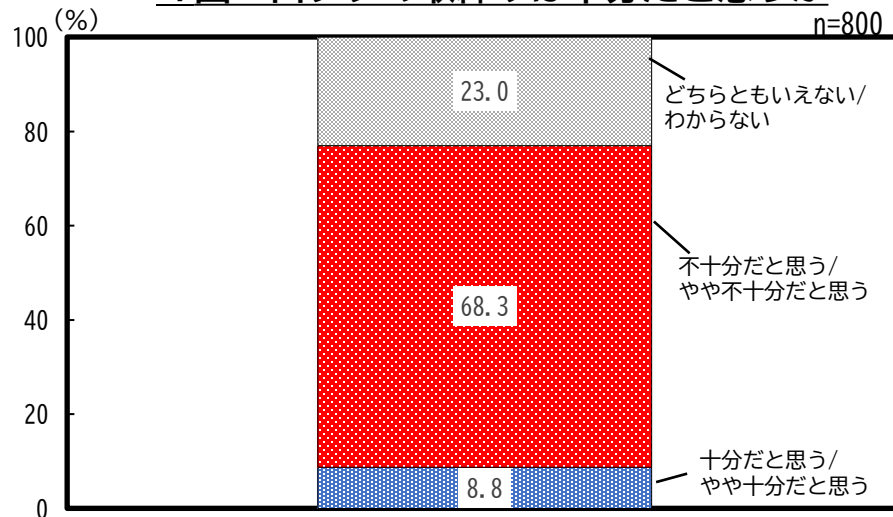
2図 利用している配車アプリでは利用客のキャンセル料をドライバーに配分されているか



3図 配分されているキャンセル料は適切な金額だと思うか



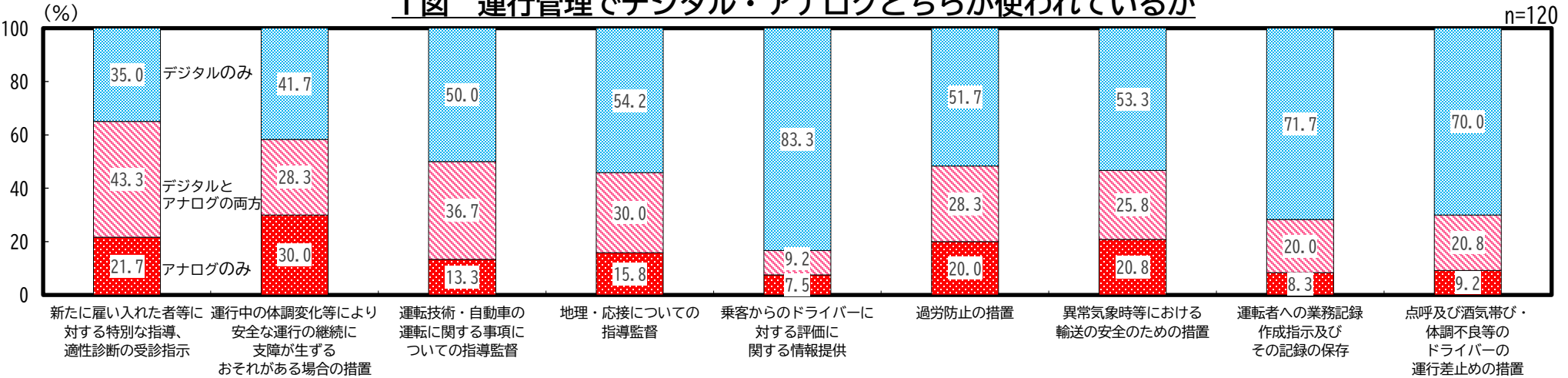
4図 白タクの取締りは十分だと思うか



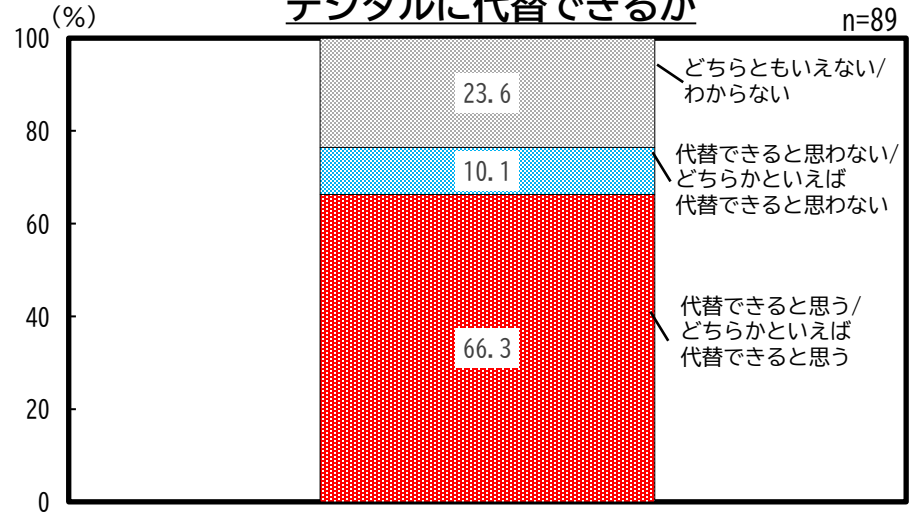
# 3. 日本版ライドシェアドライバー

- 運行管理のデジタル化の状況は、デジタル化のみとの回答が多く項目で5割を超えている（タクシードライバーによる回答と比較してデジタル化率が高い。）。（1図）。アナログの業務をデジタルで代替できると回答している者も、6割を超えている（2図）。
- また、性犯罪防止や交通事故防止の対策については、約7割が十分になされていると回答した（3図）。

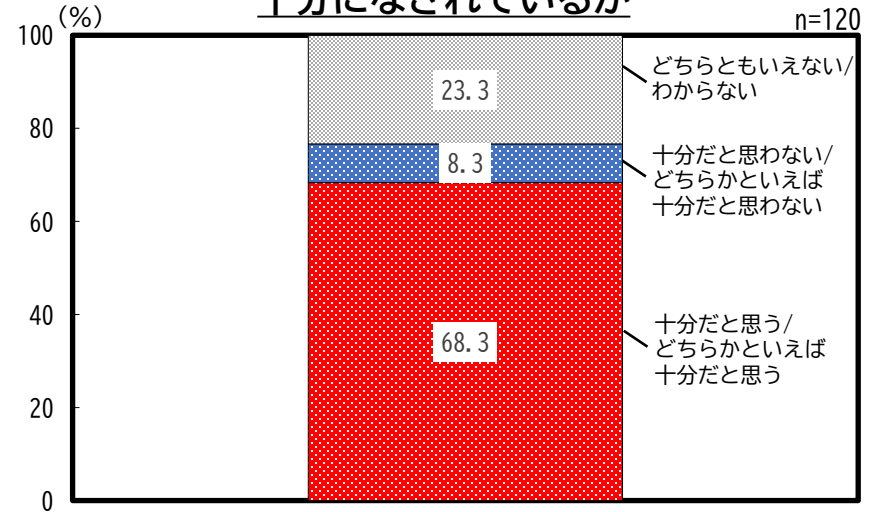
1図 運行管理でデジタル・アナログどちらが使われているか



2図 業務管理のアナログをデジタルに代替できるか

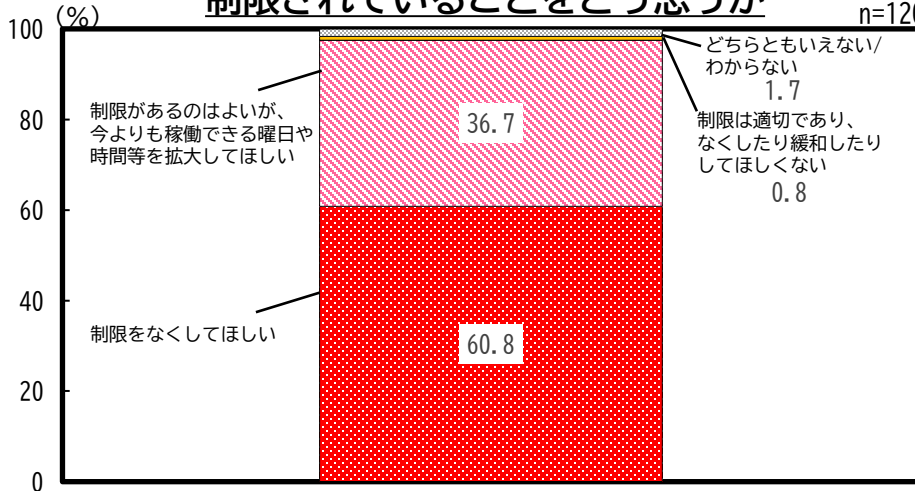


3図 性犯罪防止や交通事故防止の対策が十分になされているか

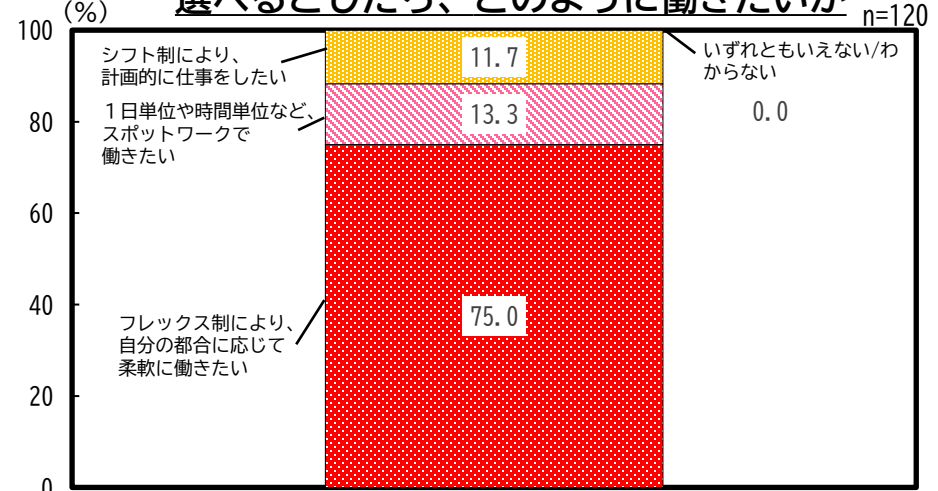


- 曜日・時間帯制限については、なくす、又は拡大してほしいと回答した者が95%程度（1図）。また、フレックス制により、自分の都合で働きたいと回答した者は75%であった（2図）、業務委託契約を希望する者が70%程度であった（3図）。
- 利用客の行動・発言により不愉快な思いや恐怖を感じたことのある者は、約3割であった（4図）。

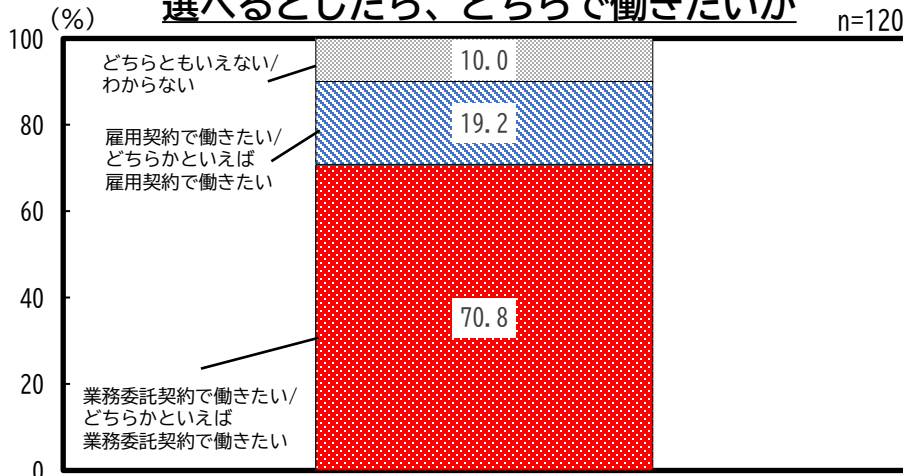
1図 日本版ライドシェアの稼働できる曜日・時間帯が制限されていることをどう思うか n=120



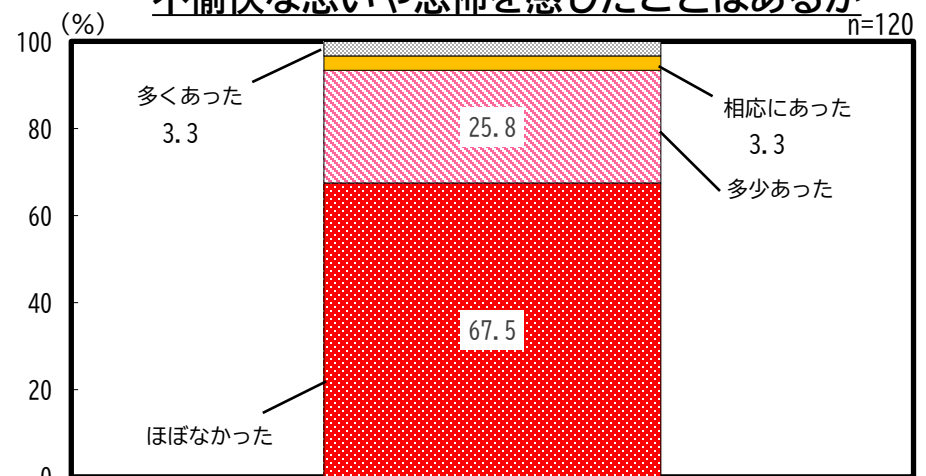
2図 日本版ライドシェアの勤務体制を選べるとしたら、どのように働きたいか n=120



3図 雇用契約か業務委託契約のどちらかを選べるとしたら、どちらで働きたいか n=120

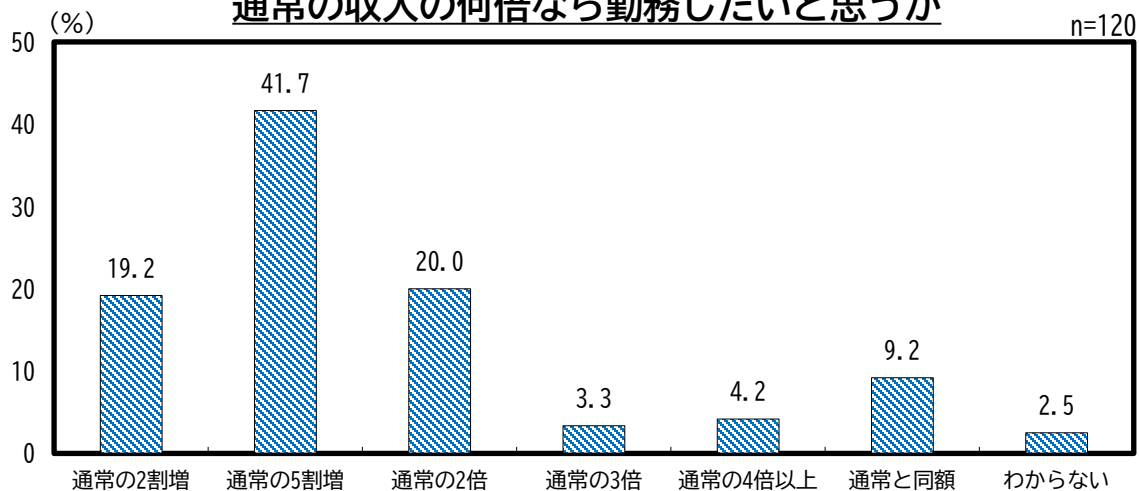


4図 利用客の行動・発言により、不愉快な思いや恐怖を感じたことはあるか n=120

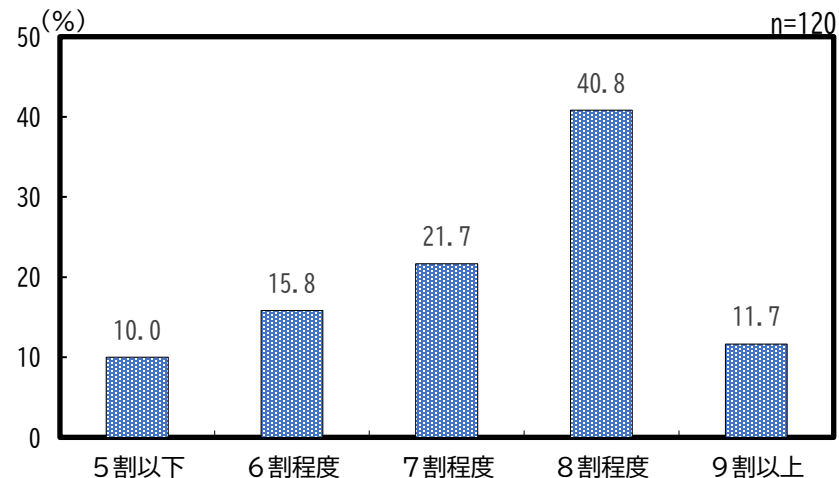


- ▶ 休日に需要が高まった際に稼働する場合、通常の5割増の収入なら勤務したいと思うと回答した者が約40%であった。
- ▶ ドライバーの報酬は、運賃の8割程度が適切だと思うと回答した者が約4割と最も多かった。

### 1図 休日に需要が高まった際に稼働する場合、通常の収入の何倍なら勤務したいと思うか



### 2図 日本版ライドシェアのドライバーが受け取る報酬は運賃の何割程度が適切だと思うか



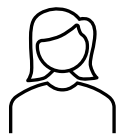
## 自家用車活用事業に関する自由意見 (抜粋)



政府主導の現在の制度だと、既存のタクシー保護を優先に制度を運用していると思うが、お客様目線(外国人観光客も含む)での制度運用と言うものも考えた方がいいと思う。



現在のNRSは「中途半端なタクシー」でしかなく諸外国におけるライドシェアとは全く異なるもので持続可能性に疑問を感じます。業務委託契約の認可、稼働時間制限の撤廃、営業エリア制の撤廃、完全歩合制の導入を実現しないと真のライドシェアとは呼べないように思います。



業務委託を解禁してほしい。給与所得であるにも関わらず、かかった経費を考えると最低時給を下回る日が稀にある。必要経費を青色申告で計上してきちんと収益を計算したい。



雇用契約と業務委託を個人で選択できるようになればいいなあと思います。また、日報などの記録はすべてアプリに残っているはずなのに、紙ベースで提出しなくちゃいけません。



稼働時間の制限撤廃、エリアの拡大、20時間の制限をなくしてほしい、曜日の制限をなしで働きたい、報酬が少なく制度を維持できるか疑問 など